

ANNEXE: Détail du contenu du Plan d'Action pour les Mobilités Actives

Le Plan d'Action pour les Mobilités Actives est structuré en 3 volets : Infrastructures, Services et Communication / Concertation.

I. Volet INFRASTRUCTURES du PLAN D'ACTION POUR LES MOBILITÉS ACTIVES

I. 1. REALISER DES AMENAGEMENTS PIETONS ET CYCLABLES

De nombreux travaux seront réalisés dans le cadre du Plan d'Action pour les Mobilités Actives. Ainsi au regard des différents projets présentés pour ce mandat, et sous réserves des délibérations inhérente à chacun de ces projets, voici une liste non-exhaustive des aménagements qui pourraient être réalisés :

→ **Amélioration des déplacements piétons.** Sur le périmètre central, on peut d'ores et déjà identifier les opérations PPI emblématiques suivantes : piétonisation voûte ouest de Perrache, espaces publics du secteur Part-Dieu, promenade Moncey, cœur Presqu'île, cours E. Zola, rue Garibaldi...

→ **Finalisation du réseau cyclable des grands axes**, notamment sur les ex-départementales, et mise en évidence des grands itinéraires permettant de traverser l'agglomération.

→ **Etudier les coupures urbaines majeures** pour la marche et le vélo : franchissement des fleuves, des voies rapides et des voies de chemin de fer, îlots urbains spécifiques. voute ouest Perrache, passerelle de la Mulatière et pont Kitchener Marchand sur la Saône, passages du périphérique : au niveau de la route de Vienne, dans le secteur du Puisoz et au niveau de Cusset, franchissement du Boulevard Urbain Sud avec la voie verte Feyzin-Vénissieux, traversée de l'A43 à St-Priest et du chemin du Lortaret, 3 traversées du Rhône : Pont Gallieni, Pont de Chasse et Pont W. Churchill, traversées de la voie ferrée Lyon - Grenoble au niveau de la gare de Vénissieux, franchissement de la rocade Est / A46 par le réaménagement du chemin du Rambion...

I. 2. INTEGRER SYSTEMATIQUEMENT LES MODES ACTIFS DANS L'ENSEMBLE DES PROJETS (URBAINS ET VOIRIES)

I.2.1 Documents de planification stratégiques et transversaux

Le développement des modes actifs doit être porté par les deux documents de planification stratégiques que sont le Plan de Déplacement Urbain et le Plan Local d'Urbanisme et Habitat.

Ces deux documents sont en cours d'élaboration. Ainsi, la Métropole de Lyon veillera à ce que ceux-ci prennent en compte la marche et le vélo à la hauteur des importants enjeux qu'ils portent, dans les politiques globales d'urbanisme et de déplacements menée par la Métropole et ses partenaires, notamment le SYTRAL.

I.2.2 Réalisation de documents de référence internes

Le Plan d'action pour les Mobilités Actives étant constitué d'un nombre très important de projets, impliquant de nombreux services, des documents de référence seront réalisés afin d'aider les porteurs de projets dans la conception de leurs aménagements.

→ **Actualisation du « Guide de conception des aménagements cyclables »**

Produit en 2013, ce document de référence pour la conception des aménagements cyclables doit être complété par les évolutions réglementaires et de nouveaux thèmes émergents.

→ **Élaboration d'un guide des aménagements piétons**

Ce document opérationnel guidera la réalisation des travaux des espaces publics, afin de prendre en compte la marche dans l'ensemble des projets de la Métropole. Ce guide permettra, la concrétisation, sur le terrain, des engagements pris en faveur des piétons, notamment en application des nouvelles dispositions du Code de la Rue (décret du 4 juillet 2015).

→ **Établissement de Diagnostics « Communaux » sur la marche ciblant les secteurs à enjeux** permettant d'identifier les itinéraires où il existe de réels besoins en termes d'amélioration des conditions de marchabilité.

→ **Mise à jour de la cartographie du réseau « cible » pour la réalisation des aménagements cyclables.** Au regard des évolutions sur le terrain, de l'intégration de 2 nouvelles communes depuis 2009 (Lissieu et Quincieu), de la prise en compétence sur les voies de l'ex-Conseil général du Rhône, de l'émergence de grandes voies cyclo-touristiques (ViaRhôna, Voie Bleue le long de la Saône, voie verte des Confluences), de l'opportunité et de la faisabilité d'aménager certains axes, la cartographie des axes structurants doit être mise à jour en concertation avec les communes de la Métropole.

I.3. APAISER LES VITESSES

L'abaissement de la vitesse est toujours favorable à la sécurité des usagers vulnérables, piétons et cyclistes et donc au développement des modes actifs. La création de nombreuses zones apaisées viendra d'ailleurs entériner les pratiques existantes dans les centres-villes et les quartiers résidentiels (Lyon, Villeurbanne, Oullins, St Genis-Laval, Charly...), sans avoir besoin d'aménagements lourds.

→ **Développer les doubles sens cyclables et des zones apaisées** : Les doubles sens cyclables, en permettant des itinéraires plus courts, améliorent la sécurité des cyclistes tout en générant un effet ralentisseur des véhicules motorisés. Il est proposé d'étendre la généralisation du double sens cyclable dans les zones résidentielles et îlots urbains ne comportant que des axes de niveaux 1 et 2 du Plan de Déplacement de Secteur (hiérarchie du réseau viaire de l'agglomération), à l'instar de ce qui se pratique dans la plupart des autres métropoles.

→ **Identification des secteurs potentiels de zones apaisées** : Analyse cartographique sur l'ensemble du territoire de la Métropole de Lyon des potentialités pour le développement des zones à circulation apaisées sur chaque commune.

I.4. FACILITER LES DEPLACEMENTS EN MODES ACTIFS

→ **Développer le cédez-le-passage cycliste aux feux (CPC)** : Le gouvernement a élargi le domaine d'emploi du cédez-le-passage cycliste au feu à de nombreux mouvements. A l'instar des autres grandes métropoles françaises, il est proposé de généraliser le déploiement des cédez-le-passage cyclistes sur l'ensemble des carrefours à feux de la Métropole.

→ **Développer les couloirs-bus ouverts aux vélos**

Actuellement, moins d'un tiers des couloirs de bus de la métropole sont ouverts aux vélos (32 km sur 110 km). Afin de favoriser le maillage du réseau et d'améliorer la sécurité des cyclistes, le Grand Lyon étudiera plus en détail les impacts d'une ouverture aux vélos de plusieurs couloirs bus existants.

→ **Poursuivre la création de sas vélo dans la rénovation de carrefour**

Les sas permettent aux cyclistes de s'extraire du flux de la circulation générale et d'éviter le phénomène de l'angle mort. La création de sas vélo est maintenant intégrée dans chaque rénovation de carrefour. Grâce à eux les cyclistes peuvent se placer devant les véhicules motorisés pour démarrer en toute sécurité à un carrefour à feux, notamment pour tourner à gauche lorsqu'il y a plusieurs files de circulation. Ils obligent par ailleurs les véhicules motorisés à s'arrêter en amont du sas en les éloignant ainsi des passages piétons, ce qui rassure les personnes ayant le plus de difficulté pour se déplacer (personnes âgées ou en situation de handicap...)

→ **Développer les « facilités piétons et vélos »**

De part sa topographie et la présence de nombreux escaliers pour franchir les pentes des collines et des balmes, la partie ouest du Grand Lyon présente de nombreux obstacles à l'usage du vélo, mais également des piétons. De ce fait, il convient d'aménager des goulottes et rampes dans ses escaliers, afin de permettre le passage des cyclistes, vélo à la main, et d'améliorer le confort et l'accessibilité des piétons (poussettes, valises...).

Les espaces de repos sur un cheminement, tels que les bancs ou les « assis/debout », sont également des facilités à développer pour accompagner les déplacements à pied des personnes ayant des difficultés.

L'effort de maintien en état des mobiliers urbains et marquages au sol (bandes cyclables, passages piétons) sera pérennisé.

La prise en compte du piéton peut aussi passer par les choix en matière de programmation des feux, en privilégiant des cycles courts par exemple pour augmenter la fréquence des phases pour les piétons, ou des cycles longs quand les flux sont importants.

II. Volet « SERVICES » du PLAN D'ACTION POUR LES MOBILITÉS ACTIVES

II.1. MISE EN PLACE D'UN NOUVEAU SERVICE VELO'V

Le service Vélo'v est un marqueur fort de l'identité du Grand Lyon, et constitue le service de vélo libre services le plus utilisé de France : 4000 vélos, 348 stations, 62 000 abonnés longue durée et plus de 6,5 utilisations / vélov / jour en moyenne. Le renouvellement du service se fera en 2017 au travers du nouveau marché de mise à disposition de mobiliers supports d'information et de services de mobilité.

II.2. AMELIORER L'OFFRE DE STATIONNEMENT VELO

→ **Poursuite de la pose d'arceaux de stationnement supplémentaires.**

Chaque année pose de 1000 arceaux, soit 2000 places de stationnement en surface. Ceci représente sur le mandat 10 000 nouvelles places de stationnement vélo.

→ **Développement du stationnement sécurisé vélo dans les P+R**

Poursuite du déploiement de ce service avec le souhait de quadrupler sa capacité à l'horizon 2020, soit passer de 6 à 24 P+R vélo, et atteindre près de 2500 places au total. Cette ambition devra être confirmée avec le Sytral.

→ **Encourager le développement et la mise en place de stationnements sécurisés sur l'espace public à l'initiative des communes**

II.3 GUIDER ET ORIENTER L'USAGER

L'amélioration du guidage et de l'orientation des vélos et piétons est un point important pour faciliter leurs usages. Il s'agit ici de s'appuyer sur les outils de la Métropole, en lien avec les communes.

→ **Accompagner la dynamique de la mobilité active grâce à l'apport des nouvelles technologies comme l'infomobilité :**

- **Maintenir les services d'information multimodaux OnlyMoov / Optymod, et accompagner l'évolution de Géovélo**

- **Mise en place d'un « calculateur » d'itinéraire ludique pour les Piéton**

→ **Signalétique piéton sur le mobilier urbain à intégrer au nouveau marché de mise à disposition de mobiliers supports d'information et de services de mobilité, en lien avec les initiatives et compétences des communes.**

→ **Déploiement du Jalonnement cyclable** La création d'un jalonnement cyclable à l'échelle de l'agglomération a été étudiée au cours du précédent mandat (2009-2014). Il a fait l'objet d'un schéma directeur et de premiers projets de définition sur les axes cyclables du réseau structurant déjà aménagés. L'objectif est désormais de le déployer sur 180 carrefours, en commençant par l'équipement de la ViaRhôna.

→ **Développement des itinéraires cyclotouristiques et randonnées** pour encourager cette forme émergente de tourisme durable

II.4 PREVOIR LA POSSIBILITE DE NOUVEAUX SERVICES VELO

Trois services sont envisagés, selon disponibilité des crédits. Il s'agira donc de saisir les opportunités.

→ **Mise en place d'une offre de location longue durée**

Cette offre est présente dans d'autres agglomérations françaises (Bordeaux, Lille ...) et coexiste avec un système vélo en libre service dédié à de la courte durée. Son expérimentation en 2011 dans les zones industrielles du Grand Lyon avec des vélos à assistance électrique a donné des résultats encourageants (« pariez sur le vélo »).

→ **Mise en place de « vélo-station »**

Les « Vélo-stations » regroupent un ensemble de services et facilités à destination des cyclistes : stationnement sécurisé, location de vélos, entretien et réparation, achats d'accessoires ... Ce service est présent dans toutes les métropoles européennes qui souhaitent développer la part des déplacements vélo. Il s'agit de profiter des opportunités sur les sites comme les PEM Part Dieu et Perrache, ou le parking mutualisé de Confluence.

→ **Réactivation de la subvention à l'achat d'un Vélo à Assistance Électrique**

Véritable succès en 2012 avec plus de 1600 subventions accordées, il pourrait être opportun de réactiver cette subvention, sollicitée régulièrement par les habitants et vecteur fort de promotion du vélo. Cette aide peut être complétée en adaptant le dispositif pour les publics en insertion, leur offrant aussi de manière privilégiée une solution de mobilité pour l'accès à l'emploi.

II.5 POURSUIVRE LE SOUTIEN AUX ATELIERS DE REPARATION VELO ET DE RECYCLAGE DE VELOS

→ La mise à disposition de locaux inoccupés appartenant à la Métropole de Lyon pour les ateliers de réparation vélo

On décompte aujourd'hui près d'une dizaine d'ateliers de réparation vélos sur l'agglomération. Ces ateliers permettent aux particuliers d'apprendre à gérer l'entretien et les opérations de réparation courantes de leurs vélos. De nombreux projets peinent cependant à émerger, ou se pérenniser, faute d'avoir accès à des locaux suffisamment grands.

→ Aider au recyclage des vélos usagers

En complément de la réparation des vélos, il s'agit ici de permettre de bénéficier d'une bicyclette fiable à prix modeste.

On estime qu'environ sept vélos récupérés sur dix pourront être réparés et vendus, les autres étant démontées afin d'alimenter un stock de pièces détachées d'occasion.

Ainsi des zones de réemploi (« donneries ») sont mises en place au sein de 9 déchèteries de la Métropole de Lyon. Un espace de collecte dans les déchetteries sera mis en place, au bénéfice de la structure sélectionnée par appel à projet en 2015 (Foyer Notre Dame des Sans-abris), la structure assurant le transfert sur son site pour procéder au recyclage des vélos.

III. Volet « COMMUNICATION et CONCERTATION » du PLAN D'ACTION POUR LES MOBILITÉS ACTIVES

III.1 MIEUX CONNAITRE LES PRATIQUES

→ Élargir les comptages vélos et le développement d'indicateurs

Le Grand Lyon dispose actuellement de 36 points de comptages permanents, positionnés sur 4 grands cordons constituant des points de passages obligés (franchissements de la Saône, du Rhône, des voies ferrées et du boulevard périphérique), gérés par le PC de circulation CRITER. L'enjeu pour le mandat 2015-2020 est d'achever ce système de comptage en équipant l'ensemble des points de franchissement positionnés sur ces 4 cordons, soit environ 60 points de mesures.

→ **Mettre en place de comptages « piéton »** permanent permettant de suivre l'évolution (actuellement aucun sur l'agglomération), en interface avec la DINSI qui étudie en complément l'usage des données de téléphonie mobile.

→ Poursuivre la réalisation de bilan sur les accidents piéton et vélo

Ces bilans sont diffusés à l'ensemble des communes et acteurs partenaires de la sécurité routière (Préfecture, Forces de l'ordre, communes...). Ils permettent de mieux connaître les contextes des accidents afin d'adapter de manière efficace les dispositifs de lutte contre l'insécurité routière.

→ Partager les données vélos

Depuis mi-2013, les données relatives au réseau cyclable, au stationnement vélo et aux stations Vélo'v sont disponibles en open data sur le site Data Grand Lyon. Elles font d'ailleurs partie des données les plus téléchargées.

La Métropole de Lyon partage depuis début 2015 ses données de comptage vélo sur la Plateforme nationale des fréquentations vélos (PNF) développée par l'association des Départements et Région Cyclables.

L'enjeu de ce partage de données est de contribuer à l'échelle nationale et européenne à une meilleure connaissance des pratiques cyclistes et de pouvoir comparer la métropole lyonnaise aux autres grandes agglomérations.

→ Exploiter les données de l'Enquête Ménage Déplacement de 2015 pour mieux connaître les pratiques.

Une attention particulière pourra être portée aux « nouveaux engins de déplacements » (trottinettes, solowheel, giroscopes, overboard...), qui sont aujourd'hui perçus comme une pratique ludique, mais qui se développent dans la pratique quotidienne. Ils contribuent à l'intermodalité et à la « marche augmentée », mais ne doivent pas être vecteur de problèmes de cohabitation sur l'espace public..

III.2 COMMUNIQUER AUPRES DU GRAND PUBLIC

→ Mettre en place un Plan de communication « Modes actifs » porté par la Métropole de Lyon

La reconnaissance publique des modes actifs, de leurs atouts et des services qu'ils peuvent rendre sont à renforcer auprès de l'ensemble de la population.

Pour promouvoir les mobilités actives, la communication est une action clef, en complément de l'infrastructure et des services. Il s'agit de faire évoluer les comportements pour utiliser le bon mode selon la nature et la portée du déplacement. Chaque chantier d'aménagement par exemple est l'occasion de promouvoir l'amélioration apportée pour ces modes de déplacements. Par ailleurs, dans une logique de partage de l'espace et la promotion du

respect mutuel, des actions de sensibilisation sont à mettre en place notamment auprès des jeunes publics, en lien avec la politique d'éducation de la Métropole de Lyon.

Ce plan de communication serait constitué par exemple d'événements, de campagnes d'affichage, diffusion de plaquettes, affichage sur les chantiers, accueil de conférences ou séminaires sur ce thème, amélioration et enrichissement des informations sur internet.

→ Diffuser une culture « Modes Actifs » au travers des associations

En complément des actions de communication de la Métropole de Lyon, nous proposons de poursuivre le soutien aux actions de communication des associations agissant pour les modes actifs. Ce soutien passe par la réalisation d'activités de promotion et de soutien du vélo, de la marche et notamment des Pédibus.

III.3 DEVELOPPEMENT DE LA CONCERTATION AVEC LES ASSOCIATIONS

→ Poursuivre le suivi régulier des réunions d'échanges avec les associations Modes doux, ainsi que les associations de personnes en situation de handicap dans le cadre de deux instances : les réunions « associations Modes doux » et les réunions de la nouvelle Commission Métropolitaine d'Accessibilité (CMA).

→ Poursuivre les réunions techniques avec les associations Modes doux sur le volet infrastructures vélo du Plan d'Action pour les Mobilités Actives.